

Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA
2023
9. volební období

Z Á P I S

z 8. schůze
podvýboru pro dopravu,
která se konala dne 11. ledna 2023

v budově Poslanecké sněmovny, Sněmovní 1, 118 26 Praha 1
zasedací místnost hospodářského výboru K-306

Přítomni: všichni členové podvýboru pro dopravu

Řečníci:

Václav Bernard, náměstek člena vlády - MD
Vojtěch Novotný, nezávislý dopravní inženýr se specializací na udržitelnou mobilitu
Jiří Zlý, ředitel ŘSDP - Policejní prezídium ČR
Pavel Fiala, dopravní inženýr ŘSDP - Policejní prezídium ČR
Jan Strakoš, řed. odb. živnostní a spotřebitelské legislativy MPO
Jaroslav Tomík, člen prezidia Svazu cestujících ve veřejné dopravě
PROVED s.r.o.

Hosté z řad odborné veřejnosti

Karel Adamec - ředitel KAMKV, **Roman Budský** - dopravní expert VIZE 0, **Kateřina Čechová** - vedoucí KAMT, **Vojtěch Hromíř** - generální tajemník ČESMAD, **Karin Krasnicová** - odb. strategie SŽ GŘ, **Jaroslav Mach** - vedoucí Odd. rozvoje dopravy MHMP, **Anton Ostach** - architekt KAMKV, **Ondřej Příbyl** - děkan FD ČVUT, **Oldřich Sládek** - prezident SD ČR, **Jan Sůra** - tisk ZDOPRAVY.CZ, **Pavel Sukdol** - ředitel CEBIA

Návrh programu:

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1) Schválení programu schůze2) <u>Zóna setkávání</u>3) <u>Zlomové dopady a významné přínosy celosvětové aktivity My Car My Data na plynulost a bezpečnost silničního provozu</u>4) Návrh termínu a pořadu následující schůze5) Různé |
|--|

1)
Schválení programu schůze

Předseda podvýboru **Ondřej Lochman** schůzi zahájil ve 14:35 hod a hned v úvodu oznámil, že vzhledem k omluvené neúčasti zástupců ÚAMK nebude projednán 3. bod navrženého programu schůze. Následně připomenul jednání minulé schůze, které se věnovalo lehkým kolejovým vozidlům – v této otázce následně proběhlo setkání př. Lochmana s Jindřichem Kušnírem na MD a dále se předchozí jednání věnovalo řešení nepovoleného umístování reklamy – bylo osloveno velké množství městských a obecních úřadů, aby co nejdříve zaslaly k problematice nelegálního umístování reklamních ploch své připomínky za účelem vyhotovení potřebné „kuchařky“, kterou by se mohly řídit všechny dotčené obce. Poté po odůvodnění svolání schůze a vzhledem k vybranému tématu navrhl odsouhlasit nejen program, ale současně také veřejné jednání 8. schůze, s čímž všichni přítomní členové podvýboru souhlasili. (hlasování: 15-0-0)

2) Zóna setkávání

Posl. **Michael Rataj** uvedl tento bod několika slovy k vybranému tématu, neboť se jedná o možný a účinný nástroj pro zklidnění dopravy. Česká města však pro tento způsob řešení prozatím nejsou uzpůsobena a v tuto chvíli probíhá pomyslná vzájemná válka o ochranu „řidičů“ X „chodců“ X „cyklistů“ atd. Bezpečnost v dopravě je ponechána na dopravním značení v domnění, že se jedná o nevhodnější způsob. Cyklisté berou jakékoliv omezení jako újmu a řidiči jako útok, sdílený prostor, ve kterém by jediným omezením byla rychlost, by všechny účastníky přiměl k osobní zodpovědnosti.

Vojtěch Novotný poté představil svoji prezentaci, ve které přiblížil veškerá pozitiva a také zkušenosti ze zahraničí, kde je tento způsob řešení dopravní situace ve vnitřních částech měst již zaveden. Zóna setkávání označuje sdílený prostor představující návrat k přirozenému vnímání ulice, návsi či náměstí jako k multifunkčnímu veřejnému prostranství, ve kterém jsou společenská, ekonomická, pobytová i dopravní funkce navzájem vyvážené. Řešení dopravní situace způsobem sdíleného prostoru se řadí mezi jeden ze standardních dopravních režimů a přístupů k projektování ulic, náměstí a veřejných prostranství ve vyspělých zemích nejen v Evropě. Ve všech těchto zemích jsou ze strany legislativy a technických norem vytvořeny systémové podmínky pro jejich projektování a zavádění. Dále přiblížil základní principy:

- Středem projektu je člověk, nikoliv vozidlo.
- Jedna výšková úroveň, architektonické pojetí prostoru s důrazem na povrchy.
- Auto není problém, ale součást řešení (pracuje se s intenzitou až 10 000 voz/24 h).
- Rychlost 20 km/h, chodci mají přednost, řidiči nesmí chodce a cyklisty omezit.
- Pravidelný provoz MHD povolen a není překážkou pro realizaci.
- Parkování taktéž není překážkou, umožněno na vyznačených místech.
- Minimum dopravního značení, bezpečnost zajištěna sdílením prostoru a očním kontaktem.
- Bezbariérovost jako součást řešení.

Navrhovaná česká definice „zóny setkávání“- ZS:

– Jedná se o ulici či veřejné prostranství, jehož celá plocha může být rovnocenně využita pro pobytovou, obchodní, společenskou i dopravní funkci a kde je rychlost provozu vozidel přirozeně regulována vzájemnou interakcí a vzájemnou ohleduplností mezi jednotlivými uživateli i stavebním uspořádáním prostoru. Aktuálním cílem je vytvořit legislativní i systémové podmínky pro realizaci zón setkávání i v ČR, jelikož v současné době nejsou ze strany státu (*legislativy i technických norem a předpisů*) tyto podmínky vytvořeny. ČR se prozatímni nečinností v tomto ohledu připravuje o možnost

atraktivního a moderního řešení veřejných prostranství ve městech a obcích, které je tolik potřebné. Zřízením ZS by došlo ke zlepšení podmínek pro pohyb pěších a cyklistů, zklidnění IAD (- *individuální automobilové dopravy*) a zvýšení kvality veřejného prostoru. V západní Evropě ZS patří mezi standardní součásti navrhování veřejných prostranství a uličního prostoru, což ale v ČR prozatím realizovat nelze. Aktuální dělení a označení pouze pro „obytné“ a „pěší“ zóny se již nejeví jako dostačující a pro mnohé lokality by se jednalo o nevhodné řešení. ZS jsou vhodné nejen pro náměstí, městské třídy, univerzitní kampusy, ale i jako přestupní body veřejné dopravy. Celá řada měst a obcí by ZS uvítala a již existují konkrétní projekty, které však narážejí na doposud nevytvořené podmínky v legislativě a technických normách, respektive na rozhodování státní správy. Byla provedena podrobná rešerše právní úpravy i technických norem v 9 vybraných evropských státech, ve kterých se ZS standardně navrhuje a vznikl tak návrh implementace ZS jako nového dopravního režimu – Návrh paragrafového znění úpravy zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášky č. 294/2015 Sb. a dále Návrh úprav příslušných technických norem (*zejména ČSN 73 6110 a ČSN 73 6425*) a byly navrženy zásady navrhování a projektování ZS v ČR jako draft budoucích technických podmínek. Celý návrh byl projednán s ředitelstvím Služby dopravní policie při Policejním prezídiu ČR a bylo zde k tomuto návrhu získáno souhlasné a podporující stanovisko.

Jiří Zlý vyjádřil stanovisko Policejního prezídia ČR ke koncepčnímu návrhu implementace sdíleného prostoru v podmínkách ČR tak, že implementace nového opatření, kterým budou ZS, pomůže integrovaně využít prostor ulice či veřejného prostranství všemi či vybranými módy dopravy a je potřebná, neboť v současné aplikační praxi takové opatření chybí a nahrazuje se nesprávně obdobnými opatřeními, jako jsou obytné či pěší zóny, které ovšem mají zcela jiný účel a stávají se pak spíše kontraproduktivními, neboť vedou k degradaci jejich skutečného významu (*např. označování ulic v historickém a turisticky hojně navštěvovaném jádru Prahy značkami č. IZ 5a jako obytné zóny, či umožňování neomezeného vjezdu zejm. motorové dopravě do ulic označovaných značkami č. IZ 6a jako pěší zóny*). Z hlediska implementace sdíleného prostoru do prostředí legislativy ČR by mělo být upřednostněno vytvoření specifického dopravního režimu pro tento prostor, který jako jediný může nejlépe vystihnout účel takového prostoru vč. všech jeho konsekvencí a který je v konceptu uveden jako tzv. rakouský model. V souvislosti s terminologií, kterou bude nutné začlenit do českých právních a technických norem, je doporučeno novou dopravní značku nazvat analogicky s ostatními zónovými značkami jako „Zónu setkávání“. Dále uvedl, že s navrhovaným dopravním režimem sdíleného prostoru i jeho legislativní úpravou souhlasí, neboť navazuje na již zaběhnutý dopravní režim obdobných zón a současně že souhlasí i s návrhem základních zásad pro navrhování „zón setkávání“, které se do budoucna mohou stát základem pro nové technické podmínky při navrhování veškerých sdílených prostorů či součástí příslušných českých státních norem.

Pavel Fiala dále pokračoval, že v dopravě existuje určitá nejistota vyplývající z mnoha nových nařízení, avšak v případě „zón setkávání“ se jedná pouze o jedno nařízení, což je maximální povolená rychlost vozidel - 20km/hod. Co se týká norem, tak zde se připravuje revize projektů technických podmínek pozemních komunikací. Jde o problém, který se dnes centra měst snaží řešit, ale neexistuje nástroj. Např. okolí většiny novostaveb neodpovídá charakteru „obytných zón“, ale „zóna setkávání“ by mohla být v případě schválení návrhu implementace ihned zavedena na pražské pěší zóně.

Roman Budský se k otázce na bezpečnost ve sdíleném prostoru „zón setkávání“ vyjádřil, že v minulosti se v zahraničí ozývaly skeptické hlasy, ale realizace těchto prostorů všechny přesvědčila o opaku, protože je bezpečnější. Všichni účastníci,

vč. řidičů, dávají ve zvýšené míře pozor a jeden druhému vyhoví. Následně apeloval na důslednost při vytváření správného textu pro implementaci do zákona.

Václav Bernard poté přednesl vyjádření MD, které plně podporuje návrh pro implementaci do zákona i norem a ubezpečil, že záležitost bude řešena, ale bez změny legislativy to nebude možné. MD je v tomto ohledu aktivním prvkem a připraveno vyjít vstříc podaným návrhům.

diskuze:

Mpř. **Zuzana Ožanová** z pohledu své původní profese dopravní inženýrky přednesla několik dotazů a připomínek:

1/ Jak by v případě ZS byly řešeny křižovatky s MHD, jelikož velká vozidla omezují výhledové poměry a tramvaj

jedoucí byt pouze 20km/hod. není možné díky brzdě dráze jen tak zastavit?

2/ Měla by se také omezit rychlost jednostopých vozidel, která se dnes často pohybuje cca 50 km/hod.?

3/ Jak by byly řešeny uzavírky?

4/ Bude nějakým způsobem omezen vjezd vozů nad 3t - tahače se dnes snaží jezdit všude - zásobování?

Své dotazy a připomínky zakončila prohlášením, že se zřízením „zón setkávání“ souhlasí a její dotazy jsou pouze malým upozorněním na včasné řešení potenciálních budoucích komplikací.

Posl **Milan Feranec** poděkoval za vstřícné vyjádření k návrhu na zřízení „zón setkávání“, které zaznělo jak ze strany Policejního prezidia ČR, tak i ze strany MD a dotázal se, v jaké fázi se nachází plán legislativních prací a také jaká je poptávka ze strany měst a obcí.

Posl. **Martin Kolovratník** sdělil, že se mu návrh pro zavádění sdíleného prostoru „zóna setkávání“ také velice líbí, avšak lze očekávat, že bude docházet k velkým překryvům různých druhů sdílených prostor a jak bude toto překrývání řešeno?

Posl. **Martin Exner** také upozornil, že současná legislativa neřeší jednostopá vozidla, např. koloběžky, kdy řada z nich byla přečipována na vyšší rychlost, avšak zákon na řešení této otázky není uzpůsoben. Novela „361“ to nebude stíhat a bylo by proto žádoucí vytvořit skupinu za účelem vytvoření nového zákona, kde by byly sloučeny všechny sdílené prostory a současně byl řešen i problém „koloběžek“.

Posl. **Jiří Hájek** upozornil, že je autorem pozměňovacího návrhu k elektromobilitě a že proto tuto svoji aktivitu nabízí jako možnou variantu rychlého řešení problému s přečipovanými jednostopými vozidly.

Př. **Ondřej Lochman** po načtení všech dotazů a připomínek vyzval řečníky k jejich reakci:

Vojtěch Novotný k připomínce mpř. Ožanové sdělil, že v zahraničí se „zóny setkávání“ vytvářejí i v místech, která jsou protínána MHD a z hlediska dopravního režimu zkušenosti ukazují, že pokud je prostor řešen správně, není problém. V některých zemích je max. rychlost zredukována na 15km/hod. Uzavírky bývají řešeny standardně, jako je tomu u obytných a pěších zón. Co se týká nákladních vozů nad 3t, tak bývá umožněn vjezd i vozidlům těžším, avšak je opět nutné mít správně navržený prostor. Na dotaz posl. Ferance odpověděl, že poptávka ze strany měst je velká a nabídl jejich seznam. K otázce posl. Kolovratníka sdělil, že v zahraničí vedle

sebe existují všechny druhy „zón“ vč. ZS a tyto společné prostory jsou místem pro aktivní setkávání – např. přednádražní prostory. Zóna setkávání je ekvivalentem obytných zón. Města si sama určují, jaký druh „zóny“ si kde přejí.

Jiří Zlý poté nastínil problematiku, kterou je třeba řešit v otázce jednostopých vozidel, kde rychlost je sice problémem, ale daleko důležitější je kategorizace těchto vozidel. Ne vše policie může, ale vždy musí reagovat. BESIP schválil návrh, aby bylo definováno jednoznačné rozlišení, avšak pro správné určení je potřeba vyjádření znalce – je to boj a aktuálně se jedná o velký problém.

Pavel Fiala k otázce křižovatek, které jsou protínány MHD sdělil, že právě toto je smyslem těchto zón, protože se jedná o oblast, kde ke kolizím nedochází, protože chybí vyvýšené chodníky. Po Praze se jezdí na koloběžkách často těsně kolem vchodů do domů, což je nejen pro chodce velice nebezpečné. K otázce překrývání jednotlivých druhů zón se vyjádřil, že to, jak jsou navrženy podmínky pro výstavbu těchto prostor, bohužel nekoresponduje se stávajícím zákonem, kam byly vloženy podmínky jiné a které je proto potřeba změnit.

Roman Budský prohlásil, že ZS jsou velice důležité pro vnitřní dopravní situaci ve městech a obcích, avšak měla by zůstat zachována páteřní komunikace pro velká a tranzitující vozidla. V zahraničí jsou vozy MHD, které jsou speciálně určeny pro provoz ve ZS, o něco menší, protože těžké vozy MHD se sem nehodí.

Václav Bernard sdělil že harmonogram legislativních prací není stanovený, jelikož se jedná o poměrně složitou problematiku a dle jeho názoru není třeba nic uspěchat a je třeba se soustředit a zanalyzovat všechny dostupné informace. MD proto navrhuje, aby nyní docházelo k intenzivním jednáním v co nejširším spektru, aby na základě poctivé přípravy mohlo následně dojít k rychlému a hladkému procesu přijetí této novely.

Oldřich Sládek poznamenal, že jak tomu v ČR bývá zvykem, tak pravá neví, co dělá ta levá..., že v řadě měst již existují projekty na sofi-logistiku, do které by měla být zapojena i nákladní kolejová doprava. Důležité je docílit toho, aby se projekty navzájem netříštily.

Jaroslav Mach jako zástupce oslovených měst zareagoval, že téma „zón setkávání“ na MHMP muselo projít několika procesy, než bylo možné předat nějaké výsledky panu Novotnému. Ve stávajících debatách se nyní věnují čistě legislativním otázkám a již existují návrhy koncepčního řešení. Jde zejména o možnost, aby ve vybraných lokalitách byly vybudovány konkrétní druhy sdílených prostorů i s ohledem na místní dopravní režim. Také poukázal na potíže s rychlostmi jednostopých vozidel, kdy některé koloběžky jsou schopné vyvinout rychlost 90km/hod. Stávající legislativa znemožňuje jakékoli další řešení.

Mpř. **Zuzana Ožanová** poukázala, že vzhledem k rychlosti a s ohledem na bezpečnost by vozidla kategorie L měla být provozována na základě řídičského oprávnění. Dále vyzvala zvážení další debaty na možné problémy s tramvajemi v ZS a podpořila by proto další rozšíření pracovní skupiny na MD, protože jsou zde dva pohledy – architekta X dopravního inženýra, což z dopravního hlediska bude problematické vše skloubit a je třeba nad ZS dále pracovat. Každopádně zastává názor, že tramvaje do ZS nejsou vhodné.

Karel Adamec vystoupil jako zástupce měst, které vznik ZS podporují z hlediska poptávky. Bylo osloveno mnoho měst a obcí a reakce jsou vesměs pozitivní. Byly vyhotoveny rešerše, ze kterých vyplývá, že SP nelze vytvořit plošně a také že ne všude je to možné. Existuje však celá řada měst, která tuto iniciativu ocení a možnost vybudování SP a ZS uvítají.

Př. **Ondřej Lochman** vzpomenu, kdy jako starosta musel často řešit složité momenty s dopravním inspektorátem, což způsobilo, že v mnoha ohledech se na řešení dopravních záležitostí občas dívá trochu skepticky, proto nyní velice vítá, že odborníci z dopravy dávají ZS zelenou.

Vojtěch Novotný pozitivně kvitoval aktivitu MD a zájem o spolupráci. Byla vytvořena řešerše v mnoha evropských zemích, která by mohla zmírnit určitou skepsi, která vychází zřejmě z toho, že s tímto způsobem řešení dopravní situace v podmínkách ČR doposud nemáme velké zkušenosti. V jiných zemích jsou zkušenosti pozitivní a již osvědčené.

Ondřej Příbyl prohlásil, že pro FD ČVUT je zřízení ZS velkou příležitostí dát do budoucna do pořádku vzájemnou „nenávisť“ mezi účastníky silniční infrastruktury, a proto je tato aktivita velice vítána.

Václav Bernard znovu apeloval na nutnost širší diskuze, ve které budou vítány další podněty k řešení celé problematiky.

Posl. **Milan Feranec** sdělil, že je naprosto evidentní, že se jedná o potřebnou věc a požádal MD, aby za cca 6 měsíců předložilo výsledky jednání.

Př. **Ondřej Lochman** poděkoval za velice přínosné jednání, ze kterého je zřejmé, že města mají o tento druh sdíleného prostoru zájem, a je proto potřebné si předem vyříkat všechny detaily. Poté, vzhledem k vyčerpanému časovému rámci určenému pro jednání, všem přítomným hostům a členům podvýboru poděkoval za jejich účast a schůzi ukončil.

Schůze byla ukončena v 16:10 hod.

Martin Exner v.r.
Lochman v.r.
ověřovatel podvýboru
podvýboru

Ondřej L
předseda

zapsala: Michaela Bandi
dne: 23. ledna 2023